

新潟市シェアサイクル事業実施方針に関するヒアリング調査 結果概要

令和8年6月
新潟市都市政策部都市交通政策課

新潟市では、まちなかの回遊性向上及び公共交通の補完を目的として、新潟市とにいがたバイクシェア共同体との事業協定に基づき、令和4年9月より「にいがた2kmシェアサイクル」を導入し、サービスを提供してきました。

本協定は令和8年度末で期限を迎えることから、令和9年度以降もシェアサイクル事業を継続し、さらに利便性の高いサービスへ発展させるため、本市として新たな事業方針の策定を進めています。

この方針案の検討にあたり、全国でシェアサイクルサービスを提供する事業者を対象に、「新潟市シェアサイクル事業実施方針（案）」に関するヒアリング調査を実施しましたので、その結果をお知らせいたします。

1. 実施期間

令和8年4月24日（金）～5月29日（金）

2. ヒアリング事業者数

6社

3. ヒアリング調査での主な意見

① 本市でのシェアサイクル事業への関心

- 関心あり：4社
- 関心はあるが、諸条件により今後検討：2社

② 本市で事業展開を検討する上で重視する点

- まちづくりの方向性や既存公共交通との連携
- 市全体の交通網を補完し、中心市街地の活性化を促す都市計画に直結した「公共事業としての重要性」
- 民間事業者としての強みである、スピード感あるポート展開や車両増設、関係事業者との柔軟な連携といった「サービス展開の自由度」
- 新潟市におけるシェアサイクルの市場規模を踏まえると、複数事業者が同時に収益性を確保するのは困難であり、収益性の観点（事業の継続性）から「1社運営」という点が重要
- 観光需要だけでなく、通勤・通学・買い物など「日常的な移動手段として定着」させること
- 地域に根ざした自転車店のノウハウと人材を活用し、地元雇用の創出や地域経済の活性化につなげることで、地域と共に育てる事業モデルとして「持続可能な運営基盤」の形成を重視

- ③ 本事業における本市に期待する役割分担について
- 公有地および民有地におけるポート確保支援（費用面含む）
 - 地域における関連団体（警察、エリアマネジメント団体、地元企業等）との連携サポート
 - 市民への幅広いプロモーション活動
 - 都市政策と連動したエリア拡大を行う場合に係る費用の一部負担
 - 市の交通やまちづくり政策に基づいたマネジメント
 - 事業者と連携した交通安全啓発活動の実施
- ④ 目標指標について
- 利用回数 妥当：5社
サービス全体の利用量を示す指標として有効であり、目標指標として設定することは妥当
 - 回転率 妥当：2社
事業者の運営戦略や車両配置方針による影響を大きく受ける指標であり、特にサービスエリア拡大や利便性向上を目的として車両台数を増加させる場合、利用回数が増加しても回転率が低下する可能性があるため目標指標としては妥当ではない
 - 他の目標指標としては、下記が挙げられる
 - ・ポート数（サービス提供エリアの充実度）
 - ・月間アクティブユーザー数（持続的な利用定着状況の評価）
- ⑤ 公募型プロポーザル方式による公民連携方式の事業手法について
- 妥当：6社
- ⑥ 事業期間について（5年間＋5年延長）
- 妥当：5社
シェアサイクル事業は、初期段階で車両やシステム機材への先行投資が必要となるため、投資回収には中長期的なスパンを要します。事業実績に基づく延長を含め、最長10年を見据えたスキームとすることは、経営安定化の観点から望ましい。
 - 短くても良い：1社
5年間に異論はないが、技術進化の速さを踏まえると、5年固定は停滞リスクが大きく、導入仕様のまま更新されない事例も見られるため、サービス品質の維持・向上の観点からも、期間を短く区切り、必要に応じて機能や条件を再検討する仕組みが望ましい。
- ⑦ 事業エリア・ポート設置について
- 新潟市の都市政策と連動したエリア拡大は対応可能：6社
新潟駅南側都心軸（弁天線）や鳥屋野潟南部開発エリアは高い需要が見込まれる
 - 上記以外で検討しているエリア
中心市街地周辺、駅南方面、他
 - その他意見
 - ・採算を確保しながらエリアを拡大することは可能。しかし、「にいがた2km」という厳密

なエリア制限や名称の縛りは撤廃の検討を行った方が良い。

- ・都市政策と連動しつつも公費補助なしで通年運営を成立させるためには、事業者の経営判断による柔軟なエリア拡大を許容する仕組みが不可欠。

⑧ 既存車両（ドコモバイクシェアシステム搭載車両）の活用について

- 活用可：2社
- 活用不可：4社（現状のままでは活用不可。システム交換または車両入替が必要）

⑨ 事業者による車両の導入及び更新、増台

- 対応可：4社
- 対応不可：2社

⑩ 利用データの収集・分析、市への提供について

- 利用データの収集・分析、市への提供可能：6社

⑪ 市の各種施策・イベントとの連携について

- 臨時ポート等の設置：対応可6社
- アプリ連携：対応可3社

⑫ その他、新潟市のシェアサイクル事業に関する意見

- 弊社が運営事業者となった場合、にいがた2km以外のエリア、特に交通課題がすでに顕在化している鳥屋野方面に関して、バスやタクシーとの分担及び特定小型車両含めた展開も検討していきたいと考えているため、各所調整等ご協力をお願いしたい。
- 新潟市は非常に魅力的なエリアであり、ここでシェアサイクル事業を展開しながら、まちづくりにも貢献していきたいという思いを強く持っている。弊社が運営事業者となった場合には、街のインフラ事業者として責任を持って継続的に取り組みたい。
- 本事業の主目的であるシェアサイクルの定着に加えて、災害時の対応、環境負荷軽減、交通安全啓発といったテーマについても市と共同で取り組める形を目指したい。そのためにも、弊社が運営事業者となった場合には民有地ポートの開拓も並行して進め、公有地ポートと組み合わせた形でサービスを立ち上げ、街のリアルな移動データを蓄積しながら官民連携のまちづくりへと発展させていきたい。
- 今後の事業設計において、公設車両のあり方（民間所有車両への移行）に区切りをつけることが持続可能なシェアサイクル事業の実現に向けた重要な課題と認識している。
- シェアサイクル事業を真に新潟市に根ざした移動基盤として確立するためには、行政・地域事業者・地域住民の三者が一体となって取り組むことが不可欠であると考えている。行政が都市政策の方向性を示し、地域の自転車店や運営事業者がそれを支え、住民が日常的に利用することで初めて事業は持続的に成長していく。弊社はその中心的なつなぎ役として、三者の連携を積極的にコーディネートし、新潟市ならではのシェアサイクル事業を創り上げてきたい。

4. 今後の対応

今回のヒアリング調査で頂いた意見を踏まえ、より具体的かつ実現可能な実施方針を策定します。